

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAIS DE MÁQUINAS
MARINHA MERCANTE (APMA - 01/2012)**



**A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR MARÍTIMO
EM ACIDENTES ECOLÓGICOS**

LOURIMAR VARELA DA SILVA

RIO DE JANEIRO

2012

LOURIMAR VARELA DA SILVA

**A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR MARÍTIMO EM
ACIDENTES ECOLÓGICOS**

Monografia apresentada como requisito para a conclusão do curso de Aperfeiçoamento de Oficiais de Máquinas (APMA) oferecido pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) sob a orientação do Prof Ricardo de Lima Barreto.

Orientador: Prof. Ricardo de Lima Barreto.

RIO DE JANEIRO

2012

LOURIMAR VARELA DA SILVA

**A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR MARÍTIMO EM
ACIDENTES ECOLÓGICOS**

Monografia apresentada como requisito para a conclusão do curso de Aperfeiçoamento de Oficiais de Máquinas (APMA) oferecido pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) sob a orientação do Prof Ricardo de Lima Barreto.

Aprovada em ___/ ___/ 2012.

BANCA EXAMINADORA

Prof.

Prof.

Prof.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por estar concluindo mais uma etapa importante na minha vida, à minha família e amigos, por estarem sempre ao meu lado.

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo realizar uma análise sobre a importância da responsabilidade civil dos transportadores marítimos em casos de danos ambientais ou socioeconômicos, quando atinge as populações ribeirinhas e de pescadores que tiram o seu próprio sustento e da sua família da área direta ou indiretamente atingida pelos estragos causados por uma atividade poluidora e estabelecer um diálogo entre o Direito Marítimo e o Ambiental

Palavras-chave: Direito Marítimo, Responsabilidade Civil, Direito Ambiental.

ABSTRACT

This work aims to conduct an analysis of the importance of civil liability of shippers in cases of environmental damage or socioeconomic, when it reaches coastal communities and fishermen who earn their own sustenance and his family in the area directly or indirectly affected by damage caused by a polluting activity and establish a dialogue between the Marine and Environmental Law.

Keywords: Maritime Law, Liability, Environmental Law.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	8
O DIREITO MARÍTIMO.....	10
O MEIO-AMBIENTE E RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR MARÍTIMO.....	14
CONCLUSÃO.....	21
REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA.....	25

INTRODUÇÃO

Vários trabalhos tratam sobre a responsabilidade civil do transportador. É pacífico o entendimento de que o transportador marítimo, assim como o terrestre e aéreo, deve responder objetivamente pelos danos causados aos usuários dos seus serviços, motivo pelo qual assume todos os riscos pelo transporte de cargas e pessoas que devem chegar incólumes ao seu destino.

A Constituição Federal de 1988 e o Código Civil, da mesma forma que legislação específica sobre o assunto tem normas claras e específicas a respeito deste tema. Contudo, é omissa quando alguma falha no aparato operacional do transportador causa um acidente ecológico que pode assumir grandes proporções devido às dificuldades para se conter o avanço da poluição em meio aquaviário.

Sobre acidentes ambientais, é preciso buscar a solução na legislação mais específica, como a Lei 6.938/1981, que dispõe sobre a “Política Nacional de Meio-Ambiente”, que além de incentivar atividades voltadas para a preservação do meio-ambiente, estabelece penalidades àqueles que não cumprirem as medidas necessárias à preservação ou correção dos danos causados pela degradação ambiental.

Os principais livros de Responsabilidade Civil e de Direito Marítimo pouco ou nada falam sobre este assunto. Somente em obras de Direito Ambiental é possível encontrar um farto material que aborde questões que envolvem a atribuição de responsabilidade em casos de acidentes ecológicos, que se estende aos ecossistemas marinhos, o que não pode ser ignorado por aqueles que trabalham com direito marítimo.

O que fazer para reparar os danos causados? E quando esses danos atingem

terceiros, como pescadores e a população ribeirinha que tiram o seu sustento e de sua família através da pesca? Para dirimir esta questão, a melhor e mais atual fonte de pesquisa é a jurisprudência, que mostra qual o melhor entendimento dos julgadores em casos de acidentes marítimos que causam danos não apenas ambientais como socioeconômicos.

Este é o objetivo maior deste trabalho. Mostrar como a lei e a doutrina tratam de um assunto de suma importância não apenas para os que trabalham em toda a infraestrutura criada para o transporte pelos mares, rios e demais vias aquáticas, como toda a sociedade, que tem grande interesse em se valer de todos os meios para proteger e natureza e minimizar os danos causados pelos grandes desastres.

O DIREITO MARÍTIMO

O direito marítimo é um ramo do Direito que abrange as relações atinentes ao tráfego marítimo em águas nacionais, sejam em rios, mares e oceanos, e internacionais. Suas normas também contemplam aquelas relativas ao tráfico internacional, que visam solucionar conflitos que resultam do conflito de jurisdição e aplicação de leis de estados distintos.

Conforme dispõe a professora Eliane M. Octaviano Martins, este seria um ramo do Direito considerado misto por abranger normas de direito público e privado. Portanto, esta é a sua natureza:

Em função da sua natureza jurídica de direito misto atinente ao direito marítimo, são inúmeras as instituições que se compreenderiam no direito privado e no direito público. Destarte, tal peculiaridade permite dividir o direito marítimo em direito marítimo público e direito marítimo privado que compreendem ainda diversos ramos. (...)

No âmbito do direito público, enquadram-se as normas relativas ao tráfico marítimo nas quais prepondera em especial a presença do poder estatal. O direito privado constitui-se das normas que regulam as relações entre os particulares, nas quais predomina o interesse de ordem privada. (MARTINS, 2008:8-9)

É preciso destacar também que o direito marítimo é regulado no Brasil pela segunda parte do Código Comercial de 1850, a única parte não revogada pelo Código Civil de 2002, pelas leis ordinárias, decretos e pelos tratados internacionais, além da prática reiterada do mercado, tecnicamente denominada *Lex Mercatoria*.

Por este motivo há quem entenda que este não seria um ramo autônomo do Direito,

mas um ramo do Direito Comercial que rege a indústria da navegação, o comércio marítimo e todos os atos, fatos e negócios jurídicos relacionados a estes temas.

Em um país como o Brasil, que tem um potencial marítimo ainda pouco aproveitado, devido à extensão e navegabilidade de seus rios, o direito marítimo assume grande importância por este ser ainda um dos meios de transportes menos poluentes e através do qual escoam grande parte dos produtos comercializados com outros países.

As normas relativas ao tráfico internacional estão reguladas pelas normas de direito internacional privado com o fim de solucionar conflitos decorrentes da jurisdição e aplicação de leis de diferentes Estados e, no âmbito interno, pelo direito comercial.

Enfim, o direito marítimo regula as relações oriundas da movimentação de carga e pessoas em meio aquaviário, bem como as relações decorrentes da utilização dos portos (direito portuário e direito do trabalhador portuário) e aduanas (direito aduaneiro).

As soluções de controvérsias valem-se, via de regra, do direito processual brasileiro e da arbitragem (composição entre as partes, sem a incitação do Poder Judiciário). Consiste, pois, num ramo complexo do Direito, ainda pouco conhecido e que estabelece que por não possuir uma legislação específica abrangendo todas as suas áreas, muitas vezes precisa buscar solução em outras normas..

Ainda, o direito marítimo abrange o espaço marítimo da faixa litorânea de cada país, ou seja, o Brasil poderá fiscalizar evitando assim infrações às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários, no seu território ou no seu mar territorial.

A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR

De acordo com o desembargador Sérgio Cavalieri Filho¹, em seu livro “*Programa de Responsabilidade Civil*”, a responsabilidade do transportador deve ser avaliada sob três aspectos distintos: em relação a seus empregados, em relação a terceiros e em relação a seus passageiros.

Neste trabalho, interessa apenas abordar a questão da sua responsabilidade perante terceiros, que é de natureza extracontratual² e por este motivo, depende de comprovação do fato e do nexo causal entre ele e o dano causado, o que irá gerar o dever de indenizar.

De acordo com o art. 37, § 6º da Constituição Federal, o transportador responde objetivamente pelos danos causados às suas vítimas:

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

§ 6º - As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

É importante destacar que esta responsabilidade está fundamentada na Teoria do Risco Administrativo, que por força de lei também se estendeu às pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público contra os danos que eventualmente causarem a terceiros.

1 CAVALIERI FILHO, Sérgio. Programa de responsabilidade Civil. 8ª ed. São Paulo: Atlas, 2009. p. 293.

2 De acordo com Sérgio Cavalieri Filho, em seu “Programa de Responsabilidade Civil”, “*a culpa será contratual se esse dever tiver por fonte de uma relação jurídica obrigacional preexistente, isto é, um dever oriundo de contrato*”. Já a culpa extracontratual é definida “*se tiver por causa geradora a lei ou um preceito geral de Direito*”. Sendo também conhecida como culpa aquiliana. Pág. 37-38.

O Código Civil, nos seus artigos 186 e 187, que combinados com a Súmula 37 do Superior Tribunal de Justiça, dispõem o seguinte:

Art. 186 – Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”.

Art. 927 – Aquele que, por ato ilícito (art. 186 e 187), causar dano a outrem fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo Único – Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Súmula 37 do STJ – São cumuláveis as indenizações por dano material e moral oriundos do mesmo fato.

Portanto todo dano gerado por ação, omissão, negligência, imprudência ou imperícia constitui ato ilícito e por isso pode repercutir tanto na esfera moral, quanto material, podendo ser requeridos cumulativamente.

É preciso atentar que no § único do artigo 927 do Código Civil, estabelece que aquele que exerce atividades que implicarem “*por sua natureza, risco para os direitos de outrem*” responde pelos danos que causar independentemente de culpa. Ou seja, comprovado o fato e o dano por ele causado, não há que se falar em culpa. Portanto, a responsabilidade civil neste caso é objetiva.

E apesar de ter um capítulo dedicado ao Transporte, o Código Civil se restringe apenas ao transporte de coisas (art. 743 ao art.756) e de pessoas (art. 734 ao art. 742) e por este motivo, para analisar a responsabilidade civil do transportador marítimo por acidentes ambientais é preciso buscar na legislação especial, tratados e convenções.

A responsabilidade civil do transportador é portanto objetiva, motivo pelo qual ele

assume independentemente de culpa os encargos de todos os danos sofridos em casos de lesões aos seus passageiros ou avaria nas mercadorias transportadas.

O MEIO-AMBIENTE E RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR MARÍTIMO

É pelo contrato de transporte que alguém ou uma empresa se obriga, mediante retribuição, a transportar de um lugar pro outro, pessoas ou coisas, conforme estabelecido no artigo 730³ do Código Civil.

O transporte marítimo de mercadorias ou pessoas, além do transportador, envolve a entidade portuária, onde há o embarque e desembarque humano e de bens a serem conduzidos pelos barcos e navios.

A responsabilidade da entidade portuária começa quando da entrada da mercadoria em seus armazéns, pátios ou locais destinados ao depósito e cessa apenas quando da sua entrada no navio que fará o seu transporte ou ao consignatário. Por este motivo o art. 1º do Decreto-lei 116/1967⁴ determinam que os portos, assim que receberem os produtos, devem passar um recibo pertinente e fazer constar toda e qualquer avaria ou falta na presença dos interessados.

Já a responsabilidade das embarcações se inicia assim que o mesmo recebe a sua mercadoria a bordo e cessa com a sua entrega ao porto destinatário, conforme disposto no o artigo 749 e 750 do Código Civil:

3 *Art. 730 do Código Civil: “Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”.*

4 *“Art. 1º As mercadorias destinadas ao transporte sobre água, que antes ou depois da viagem forem confiadas à guarda e acondicionamento dos armazéns das entidades portuárias ou trapiches municipais, serão entregues contra recibo passado pela entidade recebedora à entregadora”.*

Art. 749. O transportador conduzirá a coisa ao seu destino, tomando todas as cautelas necessárias para mantê-la em bom estado e entregá-la no prazo ajustado ou previsto.

Art. 750. A responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado.

Contudo, os danos causados ao meio-ambiente é um tema que não recebeu ainda a atenção devida tanto pelos autores de direito ambiental quanto de direito marítimo. Porém, não raro, é possível se deparar com notícias cada vez mais comuns sobre desastres ambientais provocados pelo vazamento de produtos químicos ou óleos e derivados de petróleo nos mares e oceanos.

Um acidente provocado em meio aquático, cuja contenção e controle da propagação dos danos que podem atingir toda vida marítima e costeira, assim como prejudicar economicamente quem depende da pesca e turismo, pode assumir proporções até mesmo continentais.

A vasta doutrina que versa sobre este assunto não destina um capítulo específico sobre qual o melhor entendimento doutrinário e jurisprudencial em casos de acidentes marítimos que afetam o meio-ambiente e a população costeira dos lugares afetados, o que se mostra de grande relevância e vem a contribuir para um melhor desempenho daqueles que de alguma forma trabalham e colaboram com a Marinha Mercante Brasileira.

A Constituição Federal, a partir do seu artigo 225 dispõe sobre o meio-ambiente e define o ambiente ecologicamente equilibrado como um direito de todos e impõe não só ao poder público como a toda coletividade o dever de zelar pela sua preservação com o fim de garanti-lo para as presentes e futuras gerações:

Art. 225 - Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º - Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

I - preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas;

II - preservar a diversidade e a integridade do patrimônio genético do País e fiscalizar as entidades dedicadas à pesquisa e manipulação de material genético;

III - definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção;

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade;

V - controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente;

VI - promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente;

VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade.

§ 2º - Aquele que explorar recursos minerais fica obrigado a recuperar o meio ambiente degradado, de acordo com solução técnica exigida pelo órgão público competente, na forma da lei.

§ 3º - As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

§ 4º - A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso

dos recursos naturais.

§ 5º - São indisponíveis as terras devolutas ou arrecadadas pelos Estados, por ações discriminatórias, necessárias à proteção dos ecossistemas naturais.

§ 6º - As usinas que operem com reator nuclear deverão ter sua localização definida em lei federal, sem o que não poderão ser instaladas.

Conforme pode ser observado no artigo, zelar por um meio-ambiente equilibrado é obrigação não apenas do poder público como também de toda a população, o que também inclui aqueles que operam com o transporte marítimo de produtos.

Logo no primeiro parágrafo do artigo 225 da Constituição Federal está elencado todos os deveres do poder público com o fim de controlar as atividades que comportem riscos para a vida, para a população e ao meio ambiente, exigir estudos de impacto ambiental para as atividades potencialmente poluidoras e o dever de reparar todo o dano causado, além de ser responsabilizado civil e penalmente pelas infrações cometidas.

A Lei 6.938/81, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, além de estabelecer princípios que deverão reger a política ambiental no Brasil e objetivos a serem perseguidos, no que tange ao incentivo ao desenvolvimento de uma política ambiental e de combate à poluição e degradação dos recursos naturais, dispõe a seguintes penalidades para o caso de crimes ambientais:

Art 14 - Sem prejuízo das penalidades definidas pela legislação federal, estadual e municipal, o não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção dos inconvenientes e danos causados pela degradação da qualidade ambiental sujeitará os transgressores:

I - à multa simples ou diária, nos valores correspondentes, no mínimo, a 10 (dez) e, no máximo, a 1.000 (mil) Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional - ORTNs, agravada em casos de reincidência específica, conforme dispuser o regulamento, vedada a sua cobrança pela

União se já tiver sido aplicada pelo Estado, Distrito Federal, Territórios ou pelos Municípios.

II - à perda ou restrição de incentivos e benefícios fiscais concedidos pelo Poder Público;

III - à perda ou suspensão de participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito;

IV - à suspensão de sua atividade.

§ 1º - Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal, por danos causados ao meio ambiente.

Em seu parágrafo 1º, o legislador afirma que “*o poluidor é obrigado, independentemente da existência da culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade*”. Ou seja, a sua responsabilidade é objetiva. E além de ser obrigado a reparar os danos causados ao meio-ambiente, deverá também a indenizar todos os que forem afetados direta ou indiretamente por sua atividade.

Ou seja, além de atribuir ao poder público o direito de punir o agente poluidor pelos danos causados, dá legitimidade a terceiros, como pescadores, população ribeirinha e local que sofrerem transtornos, perdas ou qualquer consequência grave gerada pelo poluidor.

Por esse motivo o legislador tem se preocupado com a segurança no transporte marítimo de produtos potencialmente poluentes, como pode ser percebido com a leitura da Lei 9.966/2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas nas águas de rios, desembocaduras, mares, oceanos, ilhas e afins sob jurisdição nacional.

Logo no seu primeiro artigo afirma o seguinte:

Art. 1º Esta Lei estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de óleo e outras substâncias

nocivas ou perigosas em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios em águas sob jurisdição nacional.

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

I – quando ausentes os pressupostos para aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78⁵);

II – às embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78;

III – às embarcações, plataformas e instalações de apoio estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante da Marpol 73/78, quando em águas sob jurisdição nacional;

IV – às instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, e aos estaleiros, marinas, clubes náuticos e outros locais e instalações similares.

Esta lei revela não apenas uma preocupação em criar normas de prevenção, controle e combate à acidentes ecológicos marítimos como também em ajustá-las com acordos e tratados internacionais que tratam do mesmo assunto.

Ela também estabelece um sistema de classificação das as substâncias nocivas em categorias, de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água, proibindo expressamente a sua descarga e de seus resíduos em águas nacionais. Estabelece também sanções para o caso do seu descumprimento que podem variar da aplicação de multa, que pode ser diária e variar de um mínimo de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) e o máximo de R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), retenção do navio até que a situação seja regularizada até a suspensão das atividades da transportadora.

5 De acordo com o artigo 2^a, onde estabelece as definições para os termos nela utilizados “*Art. 2^o Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições: I – Marpol 73/78: Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, e emendas posteriores, ratificadas pelo Brasil*”;

No que tange a competência para aplicação das sanções previstas nesta lei, em fevereiro de 2002 foi publicado o Decreto nº 4136, que dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000.

É nesta lei que está estabelecida as competências para a aplicação das respectivas sanções, conforme o caso, que será do órgão ambiental competente, das autoridades marítimas ou do órgão regulador da indústria do petróleo.

CONCLUSÃO

Casos de acidentes ecológicos provocados pela falha na prestação de serviço do transportador marítimo é um ponto em que mostra a dinâmica do direito. Um único fato pode representar um problema tanto de direito marítimo como ambiental, civil e até mesmo internacional se os danos se estenderem aos países vizinhos.

Este tema é de suma importância porque a sistematização das regras que regulamentam o transporte marítimo de cargas potencialmente poluentes permite uma maior compreensão da responsabilidade assumida pelo transportador no caso de acidentes ecológicos que possam causar danos cujas proporções são difíceis de controlar e pode afetar não apenas a fauna e flora como também trazer uma série de transtornos socioeconômicos para a coletividade.

Da mesma forma, mostra-se uma importante oportunidade para visualizar como o direito marítimo pode estabelecer um maior diálogo com outros ramos do Direito, como o ambiental, ramo que normatiza atos e fatos que afetam o meio-ambiente. Isto porque, por mais que seja um problema de direito marítimo, o transporte de cargas pode ser também objeto do direito ambiental quando a má prestação do serviço for capaz de causar danos ecológicos muitas vezes irreversíveis e de grande extensão.

Este trabalho não pretende esgotar o tema, mas mostrar como pode ser responsabilizado o transportador marítimo quando, por ação ou omissão, negligência, por imperícia ou imprudência provoca algum dano ou mesmo desastre ecológico, como o derramamento de óleo ou vazamento de petróleo em águas profundas por exemplo.

Como analisado ao longo do trabalho, a responsabilidade do transportador marítimo

frente à população é extracontratual, ou seja por força de lei, e objetiva, por isso, não há que se falar em culpa. Comprovados o fato e o nexos causal entre o dano e os prejuízos sofridos, há o dever de indenizar.

Além disso, o artigo 14, § 1º da Lei 6.938/81, que dispõe sobre a política nacional do meio- ambiente, estipula também que o agente poluidor deve também responder perante terceiros, o que se estende às transportadoras pela via marítima que vierem a causar acidentes ecológicos que também geram prejuízos para a população.

Neste sentido, é possível encontrar farta jurisprudência nos sites dos Tribunais de Justiça de todo o país com julgados sobre este tema, como o seguir: [_](#)

RESPONSABILIDADE CIVIL. INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. VAZAMENTO DE ÓLEO NA BAÍA DE GUANABARA. EXERCÍCIO DA ATIVIDADE DE SIRIZEIRA COMPROVADA APENAS PELA PRIMEIRA E SEGUNDA AUTORAS. CONFIGURAÇÃO DE DANOS DE ORDEM MORAL E MATERIAL. Notoriedade do derramamento de óleo, vazado de uma das tubulações da ora recorrente. Responsabilidade objetiva da ré, a teor do estabelecido no § 1º do artigo 14 da Lei nº 6.938/81.- Comprovação pela primeira e segunda autoras do exercício da atividade de sirizeiras quando da ocorrência do evento danoso.- Recuperação completa da Baía de Guanabara que se dará em lapso temporal considerável, como constatado pelo perito do juízo. No entanto, no caso em comento, a primeira e a segunda autoras buscam a reparação material dos danos causados (lucros cessantes), não havendo prova cabal nos autos de que as mesmas se encontram impossibilitadas de exercerem a mencionada atividade laborativa pelo período necessário para a recuperação do local afetado. Assim, afigura-se razoável que o valor dos danos materiais seja calculado pelo período de doze meses, levando-se em conta o valor pago pela ré às pessoas que exerciam a atividade de sirizeiras, fl. 35, que é de R\$ 300,00 (trezentos reais), o que totaliza a importância de R\$ 3.600,00 (três mil e seiscentos reais), a

ser pago para cada uma (primeira e segunda autoras).- Caracterização dos danos morais sofridos pela primeira e segunda autoras. Observância dos os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, quando da fixação da referida verba.- Demais autoras que não comprovaram o exercício da atividade de sirizeira. Diante da ausência de comprovação do dano pela terceira, quarta e quinta autoras, não há que se cogitar em condenação da ré ao pagamento de verba reparatória de ordem material e imaterial em favor das mesmas. PARCIAL PROVIMENTO DO RECURSO. - APELACAO[0058905-54.2004.8.19.0001](#) 1ª Ementa DES. CARLOS SANTOS DE OLIVEIRA - Julgamento: 02/08/2011 - NONA CAMARA CIVEL

Ação indenizatória por danos materiais e morais, os primeiros com base nos ganhos não auferidos (lucros cessantes), ajuizada por pescadores, em razão do rompimento de oleoduto da refinaria de Duque de Caxias (REDUC), que causou o derramamento de grande quantidade de óleo na Baía de Guanabara, no ano de 2000. Fato público e notório. Acidente que provocou danos ambientais a ecossistemas marinhos e costeiros daquela Baía, além de acarretar impactos sócio econômicos nas áreas atingidas. Autores que comprovam o exercício da atividade profissional de pescador na Baía de Guanabara. Lucros cessantes devidos com base no valor do salário mínimo profissional de pescador, durante o razoável período de três meses. Dedução do valor pago, administrativamente, pela ré, a cada um dos autores após o evento danoso. Dano moral decorrente da angústia, insegurança e incertezas sofridas pelos demandantes durante o período em que ficaram privados do exercício de sua atividade laborativa, com a qual proviam o seu sustento e o de sua família. Verba compensatória fixada com observância dos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, a par das circunstâncias do caso concreto. Retificação, de ofício, da sentença, para determinar seja a verba indenizatória do dano material corrigida monetariamente e acrescida de juros legais de mora, a contar do evento danoso, com a correção daquela do dano moral, a partir daquele julgado, e acrescida dos juros de mora, a contar do evento danoso. Observância dos verbetes nos. 43, 54 e 362, das súmulas do Superior Tribunal de Justiça. Parcial provimento do recurso, na

forma do §1º-A, do artigo 557, do Código de Processo Civil. [0058938-44.2004.8.19.0001](#) - APELACAO 1ª Ementa DES. DENISE LEVY TREDLER - Julgamento: 31/10/2011 - DECIMA NONA CAMARA CIVEL

Conforme pode ser verificado nos julgados acima, o acidente derramamento de óleo somente na Baía de Guanabara foi capaz de causar grandes prejuízos e serve para elucidar a respeito da responsabilização pelo dano ambiental causado, que dificultou o exercício das atividades laborativas de pescadores da região, que ingressaram na justiça com o fim de serem indenizados pelas perdas sofridas.

As constantes normas que regulamentam o transporte de produtos potencialmente poluidores como óleos, derivados de petróleo e produtos químicos demonstram uma preocupação do governo em evitar acidentes e em promover uma política ambiental ajustada com os principais acordos e tratados internacionais, como a Lei 9960/00 e o Decreto nº. 4.136/02, que dispõem sobre as regras de transportes de substâncias nocivas e a aplicação de sanções para o caso do seu descumprimento.

Portanto, embora seja uma área de estudos que reivindica cada vez maior autonomia dentro do ordenamento jurídico, o direito marítimo não compreende um complexo de normas isoladas, mas passível de dialogar com outras áreas do conhecimento com o qual estabelece um diálogo constante e atual.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

Legislação:

- ▲ Constituição Federal.
- ▲ Código Civil.
- ▲ Decreto-lei 116/1967. Dispõe sobre as operações inerentes ao transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros, delimitando suas responsabilidades e tratando das faltas e avarias.
- ▲ Lei 6.938/81. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.
- ▲ Lei 9.966/00. Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.
- ▲ Decreto nº. 4.136/02. Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, e dá outras providências.

Bibliografia:

ACCIOLY, Hildebrando. **Manual do Direito Internacional Público**. São Paulo: Ed. Forense, 1990.

ANJOS, Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Editora Renovar, 1992.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de Direito Administrativo**. Rio de Janeiro, Ed. Lumen Juris, 3ª ed., 1999.

FONSECA, Maurílio M. **Arte Naval vol. I e II**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002.

GILBERTONE, Carla Adriana e Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Editora Renovar 2ª. Edição, 2005.

MARTINS, Eliane M. Otaviano. **Curso de Direito Marítimo**. Vol. I e II. Barueri: Editora Manole, 2008.

MEIRINHO, Augusto Grieco S. **Apostila De Direito Comercial Marítimo**. Augusto Grieco S. Meirinho. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. Ensino Profissional Marítimo. Rio de Janeiro: 1ª. Ed., 2008.

SLAIBI FILHO, Nagib; ALVES, Geraldo Magela. **Responsabilidade Civil e o Fato Social no Século XXI**. Rio de Janeiro: Forense, 2004.

VITRAL, Vitral. **Manual de Direito Marítimo**. São Paulo: José Bushatsky, 1977.